**Zeitschrift:** Argovia : Jahresschrift der Historischen Gesellschaft des Kantons Aargau

**Herausgeber:** Historische Gesellschaft des Kantons Aargau

**Band:** 59 (1947)

**Artikel:** Aus der Entstehungsgeschichte der ersten schweizerischen Eisenbahn von Zürich nach Baden : 1836-1847

**Autor:** Leuthold, Rolf

**Kapitel:** VII: Bauarbeiten im aargauischen Limmattal von Spreitenbach bis Baden 1846

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-57898

**Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

**Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

**Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

**Download PDF:** 18.07.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch**

zubieten als es die Schatzungskommission getan. So wurde diese leidige Streitfrage, die den Beginn der Bauarbeiten im aargauischen Limmattal bis über die Ernte hinaus verzögert hatte, endlich beigelegt. Während die Regierung am 27. Juni die Bahngesellschaft zu gütlichem Einlenken aufforderte, unterließ sie es aber nicht, dem Unternehmen ihren Schutz zu gewähren. Am 6. Juli benachrichtigte sie die Bezirksämter von Baden, Brugg und Zurzach und verlangte von ihnen, daß bei weitern Geländeuntersuchungen der Bahngesellschaft keine Rechtsverbote in Anwendung kommen dürften. Gleichzeitig sprach die Regierung den Wunsch aus, die Bezirksämter möchten „allen mutwilligen Hindernissen ernst entgegentreten".

## VII

# Bauarbeiten im aargauischen Limmattal von Spreitenbach bis Baden 1846

Die Ernte des Jahres 1846 war eingebracht, und die Arbeiten am Trasse im zürcherischen Limmattal standen schon seit Monaten in vollem Gang, als sie endlich auch auf aargauischem Boden aufgenommen werden konnten. Nun galt es zuerst für die vielen Hunderte von Arbeitern, die aus dem Inlande und Auslande zu den Baustellen strömten, geeignete, das heißt billige und nahegelegene Unterkunftsstätten zu schaffen. Dies war nicht leicht, zumal, da die Dörfer auf dem rechten Limmatufer, wo noch Quartiere zu finden gewesen wären, durch den Fluß von den Arbeitsplätzen abgeschnitten waren. Es fehlte in dieser Gegend an Brücken und Fähren über die Limmat. Zwar hatte schon im Mai die Nordbahngesellschaft von der aargauischen Regierung die Bewilligung erhalten, in der Nähe von Würenlos, da dieses Dorf noch Arbeiter aufnehmen konnte, eine Fähre zu errichten. Zur Ausführung gelangte dieser Plan jedoch nie. Immer mehr war man zur Überzeugung gekommen, daß eine Fähre auch mit zwei Schiffen dem Verkehr nicht genügen würde, und zudem hielt man diese Art der

Flußüberquerung nicht für ungefährlich. So wurde am 6. August von der Nordbahngesellschaft beim aargauischen Kleinen Rat um die Bewilligung nachgesucht, bei Killwangen einen Steg bauen zu dürfen. Mit wenig Einschränkungen[100] entsprach die Regierung diesem Gesuch. Unverzüglich, am 11. August, wurde die schmale Brücke in Arbeit genommen. Für 400 Franken sollte sie fertiggestellt werden. Sie war nicht breiter als drei Fuß, bestand nur aus zwei Jochen und sollte ausschließlich während der Bahnbauten ihren Dienst leisten. „Ihre Construction konnte als solid und sicher betrachtet werden", wie es im Bericht der kantonalen Baukommission heißt. Die Regierung hätte sie gerne allen zur Benützung überlassen, wie auch eine ihrer Bedingungen gelautet hatte. Die Anstößer gestatteten aber nur den Arbeitern, den Fußweg zum Steg zu begehen, und so blieb er, da die Regierung nicht weiter einschritt, auch nur ihnen vorbehalten. Im November 1846 war er dem Betrieb übergeben worden. Wann er wieder abgebrochen wurde, ist aus den Quellen nicht ersichtlich.

Für den Bau des Trasses mußten besonders auf der Strecke zwischen Neuenhof und Baden größere Schwierigkeiten überwunden werden. Um eine zweimalige Kreuzung der Straße mit der Bahn zu vermeiden, sah sich die Bauleitung veranlaßt, ein Stück der verkehrsreichen Kantonsstraße (heutige Zürichstraße) auf eine Länge von 2200 Fuß hangaufwärts zu verlegen[101]; damit verlief sie parallel zur Bahnlinie und mußte auf Anweisung der aargauischen Regierung durch ein 2700 Fuß langes Schutzgeländer gegen das Trasse hin eingezäunt werden. Unweit dieser Stelle, südlich der hölzernen Brücke von Wettingen, galt es auch, die erste Straßenüberführung zu bauen. Etwas weiter flußabwärts, in der Gegend der Damsau, war es die Bodengestalt, die der Bauleitung ganz besonders zu schaffen machte. Unwillkürlich werden wir an jene Auseinandersetzungen zwischen den Vertretern der Bahngesellschaft und der Stadt Baden erinnert, in denen die Zürcher gegenüber den Wünschen der Badener immer wieder betonten,

---

100 1. Der Bau des Steges hatte nach den Anweisungen der kantonalen Baukommission zu erfolgen. 2. Der Limmatschiffahrt durften keine Hindernisse in den Weg gelegt werden. 3. Der Steg sollte auch der weitern Bevölkerung zur Benützung offenstehen, und zwar unentgeltlich. 4. Über die spätere Verwendung des Steges sollte die Kantonsregierung zu gegebener Zeit entscheiden.

101 Für diese Straßenverlegung war die Bahngesellschaft genötigt, 145 637 Quadratfuß Land, Eigentum des ehemaligen Klosters Wettingen, vom Kanton Aargau zu erwerben.

eine rechtsufrige Bahnführung in dieser Gegend gewähre entschieden technische Vorteile und könne nur bei großen Gegenleistungen von Badener Seite zu Gunsten einer linksufrigen Bahnführung aufgegeben werden. Tatsächlich bot nicht nur die Gestalt des Geländes Schwierigkeiten, indem es Tobel und hügelige Erhöhungen aufwies, die ausgeglichen werden mußten. Auch der Baugrund war von schlechter Beschaffenheit; Nagelfluhfelsen und Sandsteinbänke mußten gesprengt werden, andere Stellen wieder drohten abzugleiten, hauptsächlich bei lang andauernden Regenfällen, und verlangten besondere Verbauungen. Dann wieder verursachten Wasseradern im Gelände oberhalb des Trasses bedeutenden Schaden. Sie gefährdeten die Dammanlage, indem sie Erdmassen ins Rutschen brachten, sodaß durch diese die Strecke verschüttet wurde. Um die Wasser abzuleiten und der Erdbewegung zu steuern, war es notwendig, einen Sammelgraben auf den festen Fels hinunter zu ziehen. Als weitere Sicherheitsmaßnahme erstellte die Bauleitung umfangreiche Verbauungen oberhalb des Dammes und brachte Faschinen an. Die Gemeinde Baden war angewiesen worden, das hiezu nötige Gelände der Bahngesellschaft zu verkaufen. Da diese Arbeiten alle besonderer Sorgfalt bedurften und bei den mannigfachen Schwierigkeiten, die dieser Abschnitt der Strecke bot, längere Verzögerungen zu befürchten waren, hatte sich die Direktion entschlossen, an dieser Stelle die Bauleitung selber zu übernehmen. Durch das Fortschreiten der Bauarbeiten häuften sich in der Gegend der Damsau große Massen von Schutt an, die aus dem Wege geräumt werden mußten. Die Bauleitung fand die einfachste und billigste Lösung auf die Weise, daß sie dieses Material die Böschung hinunter und in die Limmat werfen ließ. Bald jedoch gingen bei der Regierung in Aarau Beschwerden ein: In der heutigen Au in Baden besaß damals die Firma Wild, Solivo & Cie. eine Baumwollspinnerei, die durch ein Wasserwerk getrieben wurde. Dieses Unternehmen erhob nun Einsprache gegen die Ablagerungen in der Limmat, da sein Fabrikkanal 2—3 Fuß tief mit Schutt angefüllt worden war. Die Triebkraft des Wasserrades hatte abgenommen und, da die Limmat jetzt täglich neues Geschiebe brachte, befürchteten die Fabrikherren, der Rechen des Kanals könnte durch die angehäuften Schuttmassen eingedrückt und das Wasserrad vom einströmenden Geschiebe beschädigt werden. Wenn jetzt schon, bei hohem Wasserstand, die Fabrik an Triebkraft Mangel litt, war anzunehmen, daß das Fabrikunternehmen bei niedrigem

Wasserstand noch mehr in Verlegenheit geraten würde. Nicht nur gegenüber dem Kloster Wettingen, auch bei Killwangen waren große Schuttmassen in die Limmat geworfen worden, ohne daß die Bahngesellschaft bei der aargauischen Regierung um eine Bewilligung nachgesucht hätte. Auch aus jener Gegend gingen in Aarau Klagen ein, und zwar von den Uferanstößern der Gemeinde Würenlos und von der Klostergutsverwaltung Wettingen. Ihr Mühlenwuhr war gefährdet, weil „das Schutteinwerfen", wie sie schrieb, „in grellem Maßstab stattgefunden habe". Auf eine Länge von ungefähr 200 Fuß hatte sich der Schutt — darunter auch Felsstücke bis zu 1 Meter Durchmesser — bis 30 Fuß weit in den Flußlauf hinaus angesammelt. Umsonst war die kantonale Baukommission wegen dieser beiden Schuttablagerungen großen Umfanges mehrfach bei der Bahngesellschaft vorstellig geworden. Ihre Einsprachen nützten nichts. Die Bauleitung fuhr weiter fort, das unnötige Material in den Fluß zu werfen, bis schließlich zu Ende der Bauzeit, im Sommer 1847, alle Erdarbeiten abgeschlossen waren und das sommerliche Hochwasser im Fluß wieder normale Verhältnisse schuf[102].

Was die Bevölkerung am meisten beschäftigte, was aber zugleich auch die Bauleitung vor die größten Aufgaben stellte, war der Tunnelbau im Schloßberg zu Baden. Da dieser Eigentum des Kantons war, mußte die Nordbahngesellschaft von der aargauischen Regierung die Erlaubnis erhalten, die Bahnlinie durch den Schloßberg zu führen. Am 14. April 1846 wurde ihr diese ohne jede weitere Bedingung erteilt. Im folgenden Sommer konnte Ingenieur Dr. Johann Carl Stadlin aus Zug als Unternehmer mit der Tunnelbaute beginnen. Einheimische und Kurgäste standen bewundernd und staunend vor einem Werke, wie sie es noch nie gesehen hatten. Auch hier erwies sich das Gelände als ungünstiger, als es die Bahningenieure in ihren Berechnungen nach den Vorarbeiten vorausgesehen hatten. Besonders der südliche Tunneleingang bot „gewaltige Schwierigkeiten". Hier waren

---

[102] Im Jahre 1848 reichte die Zürcher Regierung beim aargauischen Kleinen Rat eine Klage ein. Sie beschwerte sich gegen die Firma Wild, Solivo und Cie., weil oberhalb der Brücke von Baden, bei der Schleuse der Baumwollspinnerei, die Schiffahrt behindert werde. Nach wiederholten Beschwerden Zürichs und mehrfacher Mahnung der aargauischen Regierung war Ende des Jahres die Schiffahrt bei der Schleuse endlich wieder frei. Diese Angelegenheit ist insofern aufschlußreich, als man daraus ersieht, daß der Güterverkehr auf der Limmat trotz der neu geschaffenen Bahn andauerte.

durch das Anschneiden der Schichten größere Erdbewegungen entstanden, sodaß sich die Nordbahndirektion gezwungen sah, noch weiteres Rebland zu erwerben. So auch das Grundstück des Gärtners Anton Dreyer am Schloßrain, das, wie er an den Gemeinderat schrieb, unter den Eisenbahnarbeiten, namentlich unter „dem forcierten Durchbruch" gelitten hatte, indem „ein das Grundstück in seiner ganzen Breite durchschneidender und sehr bemerkbarer Erdriß entstanden war". Es mußte den umfangreichen Erdrutschen mit umfassenden Sicherungsbauten entgegengetreten werden, um den Tunnelarbeiten[103] ein sicheres und ungefährdetes Fortschreiten überhaupt zu ermöglichen. Der kurz zuvor neu gedeckte „Pulverturm" am Südhange des Schloßberges und das Stück mittelalterlicher Mauer, das ihn mit der Stadt und dem Schlosse Stein verband, waren ebenfalls durch die Erdbewegungen beschädigt worden; sie wiesen Risse auf und waren bereits um zwei Fuß talwärts abgeglitten. Die Bahngesellschaft sah sich deshalb gezwungen, die gefährdeten Bauten aufzukaufen. Nicht ohne längere, zähe Verhandlungen gelang es ihr, den Turm und das Mauerstück zu erwerben. Die Direktion hatte damit gerechnet, daß Baden ihr die mittelalterlichen, schlecht erhaltenen Bauten unentgeltlich abtrete. Doch der Gemeinderat verlangte eine Entschädigung „mit Rücksicht auf die vielen und großen der Eisenbahnbaute schon gebrachten Opfer und eingeräumten Vorteile"; und auf diesem Standpunkt beharrte er. Der Kauf kam schließlich im November 1846 um 200 Franken zustande; diese beiden Teile der mittelalterlichen Festung Stein wurde aus Gründen der Sicherheit umgelegt und fielen damals dem Bahnbau zum Opfer. Die Arbeiten am Südstollen gestalteten sich dermaßen beschwerlich und litten so sehr unter der Bewegung von Schutt und Fels, besonders bei schlechter Witterung, daß man befürchtete, „die Tunnelbohrer würden wohl von der Nordseite her südlichen Him-

---

[103] Wir lesen hierüber im Bericht über die „Verhandlungen der 2. Generalversammlung der Schweizerischen Nordbahngesellschaft vom 2. September 1847" folgendes: „Auch der Tunnelbau bot besondere Schwierigkeiten dar, indem der südliche Abhang des zu durchbrechenden Schloßberges eine große Masse von zerklüfteten, mit Tonadern durchzogenen Felsen enthielt, so daß, nachdem man bereits einen senkrechten Einschnitt von beträchtlicher Länge hergestellt hatte, die ganze Masse in Bewegung geriet und dem weitern Nachrutschen durch Wandmauern von großer Stärke Einhalt getan werden mußte. Wertvolle Weinberge wurden dabei zerstört und mehrere Gebäude bedroht, was bedeutende Entschädigungen nach sich zog."

mel erblicken, ehe beim Südstollen an einen Durchbruch überhaupt nur zu denken sei". Schließlich gelang der Einbruch in den Berg auch von dieser Seite. Nun wurde in beiden Stollen fieberhaft gearbeitet, Tag und Nacht. Aber nicht in schichtweiser Ablösung, wie wir es bei so schweren Arbeitsbedingungen zu erwarten gewohnt sind; oft standen dieselben Männer tags und nachts im Stollen. Von einer gesetzlich geregelten Arbeitszeit wußte man damals noch nichts. Auch Häftlinge aus dem aargauischen Zuchthaus[104], das sich in Baden an der Kronengasse befand, wurden im Tunnelbau eingesetzt. Es war nicht das erste Mal, daß sie zu den Bahnarbeiten herangezogen wurden. Schon Mitte Mai hatte der Unternehmer Halblützel von Trüllikon mit der Zuchthausverwaltung Baden einen Vertrag abgeschlossen, wonach er Häftlinge beim Trassebau einstellen konnte. Nachdem sich zwischen Halblützel und der Zuchthausverwaltung Unstimmigkeiten ergeben hatten, wurden sie unter Stadlin beim Tunnelbau beschäftigt. Die „Züchtlinge", wie man sagte, arbeiteten täglich ihrer 25 bis 30 Mann (die Anstalt zählte in jenen Jahren rund 100 Insassen) mehr als 11 Stunden[105] in den Stollen. Jeder erhielt 8 Batzen als Taglohn, und an die besonders Fleißigen unter ihnen wurde überdies noch ein Trinkgeld von 1 bis 2 Batzen ausbezahlt, jedoch unter dem Vorbehalt, daß Löhne und Trinkgelder der Anstaltskasse zufielen. So erhielten die Häftlinge nach ihrem langen und mühsamen Tagewerk in den Stollen als einzige Anerkennung von ihrer Anstaltsverwaltung einen Schoppen Wein. Im Herbst stellte die Direktion fest, daß die Arbeiten im Tunnel noch nicht so weit vorgeschritten waren, wie es der zum voraus berechneten Arbeitszeit entsprochen hätte. Da gelangte in diesem heißen Ringen um den Durchstich des Berges, das durch das Drängen der Zeit noch verschärft, den Einsatz aller Kräfte verlangte, die Bahndirektion mit dem Gesuch an die Regierung in Aarau, die Arbeiten auch des Sonntages nicht unterbrechen zu müssen, „um die so sehr verzögerten Bahnarbeiten bei günstiger Herbstwitterung noch

---

104 Das Los der Strafgefangenen der damaligen Zeit war hart. Der Regierung und der Öffentlichkeit waren die Mißstände bekannt. An Verbesserungsvorschlägen fehlte es nicht, hingegen an den Mitteln. Vor allem nahm sich die Aargauische Kulturgesellschaft der Fragen des Strafvollzuges an, doch nur langsam wurden Verbesserungen durchgeführt. Infolge der ungenügenden hygienischen Verhältnisse und des schlechten Ernährungszustandes gab es, wie aus den Sterberegistern in Baden ersichtlich ist, außergewöhnlich viele Todesfälle.

105 Arbeitszeit: 06.00—09.00, 09.20—12.00, 13.30—16.00, 16.20—19.00.

so viel wie möglich zu befördern", wenn sie sich nicht hemmend für das ganze Bahnunternehmen auswirken sollten. Allein, dies so dringend empfohlene Begehren fand kein Gehör. Die Regierung war vorerst unschlüssig, wie sie sich entscheiden sollte und fragte den Bezirksamtmann von Baden, Geißmann, an, „welchen Eindruck die Gewährung dieses Gesuches bei der Bevölkerung haben dürfte". Dieser wies darauf hin[106], daß der Tunnelbau gute Fortschritte mache, seit einiger Zeit treibe man sogar von beiden Seiten einen Stollen vor. Vor allem aber betonte er in seinen Ausführungen, wie überaus lang jetzt schon die Arbeitszeit sei. „Die Männer", schrieb er, „die die Woche durch angestrengt sind, arbeiten zudem noch zwei bis drei Nächte und bedürfen gewiß Sonntags der Ruhe. Das gleiche darf auch von den zu den Fuhren verwendeten Pferden gesagt werden, denen man die strenge Arbeit mehr als zur Genüge ansieht." Schließlich könne die Direktion durch eine vermehrte Einstellung von Hilfskräften die Leistungen ebenso gut fördern als durch die Einführung der Sonntagsarbeit. Wohl nicht zuletzt wurde die aargauische Regierung zur Ablehnung des Gesuches dadurch bewogen, daß der Bezirksamtmann darlegte, wie sehr es dem Empfinden der Badener Bevölkerung entgegengesetzt sei, wenn die Sonntagsruhe nicht eingehalten werde: „Außer besonderen Notfällen ist hierorts das Volk nicht gewohnt, an Sonntagen arbeiten zu sehen." Daß diese Auffassung tatsächlich damals unter der hiesigen Bevölkerung vorherrschend war, erkennen wir auch aus der Kritik, die nach einem Sprengunglück, das drei Tote gefordert hatte, geübt wurde. Diese Sprengung war ausnahmsweise an einem Sonntag vorgenommen worden; und die sogenannten „Heimlitucker", wie damals in der Presse die Unzufriedenen genannt werden, sahen in diesem unglücklichen Vorfall nichts anderes, als eine Strafe des Himmels, weil die Sonntagsruhe nicht eingehalten worden war. So mag der Bezirksamtmann mit seiner warnenden Stimme wohl das Richtige getroffen haben. Die aargauische Regierung versuchte insofern noch eine vermittelnde Haltung einzunehmen, als sie bei ihrer Ablehnung des Gesuches der Nordbahngesellschaft riet, sich, wie dies auch Geißmann vorgeschlagen hatte, in besonders dringlichen Fällen mit der Badener Geistlichkeit in Verbindung zu setzen, die „ihre Erlaubnis zur ausnahmsweisen Arbeit an einem Sonntag nie verweigern werde", sodaß so eine allseitig befriedigende Lösung gefunden werden könne.

---

106 KAA Eisenbahnakten, 26. September 1846.

Doch noch andere „Heimlitucker" machten sich bemerkbar. Es fehlte wohl dem Gemeinderat an den geeigneten Räumen zur Aufbewahrung der Pulvervorräte, die der Bauunternehmer für die Sprengarbeiten im Tunnel in greifbarer Nähe haben wollte. So war es bekannt geworden, daß der kantonale, patentierte Pulververkäufer und Gemeinderat Joseph Denzler von Baden, gewiß im Einverständnis mit Ingenieur Stadlin und dem Gemeinderat, sein Sprengpulver in der Kirche des Kapuzinerklosters aufbewahrte. Ja, es hieß sogar, er habe es in Privathäusern, mitten in der Stadt, untergebracht. Auch im Hause des Lehrers Xaver Frei an der Cordulagasse sollte sich ein Sprengstofflager befinden. Dies schien ein umso gefährlicheres und unvorsichtigeres Unterfangen zu sein, als im nämlichen Hause Eisenbahnarbeiter wohnten und zudem sich hier auch die Werkstätte der Feuerarbeiter (die Schmitte) befand. Schon allein an der Verwendung der Kapuzinerkirche als Pulvermagazin hatten einzelne Bürger Anstoß genommen. Dazu kam noch, daß die Ängstlichen für die wärmere Jahreszeit eine Explosion durch Blitzschlag in die Kirche befürchteten. Auch das sahen sie nicht gerne, daß die Kirchentüre nicht richtig abgeschlossen werden konnte. Hatte da nicht ein jeder Unbefugte Zutritt und konnte sich von dem gefährlichen Stoffe holen, so viel er wollte, ohne Kontrolle, und damit Unheil stiften? Die Zustände aber, wie sie im Hause Xaver Freis an der Cordulagasse herrschen sollten, fand die Nachbarschaft in ihrer sie alle bedrohenden Gefährlichkeit geradezu unhaltbar. Die sämtlichen Unzufriedenen wandten sich in ihrer Furcht vor einer möglichen Explosion um Hilfe an den Stadtrat. Gegen eine solche Unvorsichtigkeit sollte nun doch von Amtes wegen eingeschritten werden. Joseph Denzler wurde denn auch veranlaßt, die Kapuzinerkirche unverzüglich zu räumen und sein Sprengpulver an einen „entfernteren und minder gefährlichen Ort" zu bringen. Allerdings ergab die Untersuchung, daß von den Überängstlichen die Sache eher übertrieben worden war. Im Hause Lehrer Freis fand sich damals kein Pulver mehr, und als später in derselben Angelegenheit nochmals Klagen laut wurden, durchforschte der Amtsweibel Reindle[107] die Häuser von Privaten nach diesem gefährlichen und gefürchteten

---

[107] Stadtarchiv Baden, Missiven: „Bey den Häuser durchsuchungen hatte sich kein Bulfervorrath vorgefunden, weder beim H. Stadlin Circa 20 Pfund welches gekauf wurde vom H. Bulferverwalter Dänzler in Baden.

Baden, den 24. August 1846. Reindli Amtsweibel."

Sprengstoff wiederum vergeblich; seine Hausdurchsuchungen vermochten kein einziges Körnchen Pulver ans Licht zu schaffen.

Später gelangte Stadtammann Hanauer erneut im Namen von Badener Bürgern an Ingenieur Stadlin. Die Leute klagten darüber, daß am Schloßberg leichtfertig gesprengt würde, sodaß die Zuschauer sich in Lebensgefahr befänden. In ihrem Namen forderte der Stadtammann vom Unternehmer zum Schutze der Bevölkerung „hörbare Zeichen vor der Losbrennung eines Schusses". Hierin aber ließ sich Ingenieur Stadlin keine Vorschriften machen. Er betonte in seiner klaren und träfen Antwort, daß „alle nötigen Vorsichtsmaßregeln getroffen waren, um jeglicher Art von Gefahr vorzubeugen". Einzig auf der Zürcherseite sei letzte Woche ein Schuß losgebrannt, der trotz Vorsichtsmaßnahmen „einige Steine ausspie". Dadurch waren einige Dachziegel beschädigt worden, doch hatte Stadlin schon alle ersetzt. Ganz besonders nachdrücklich wandte er sich gegen die Forderung des Warnsignales: „Was dann Ihre Aufforderung von hörbaren Zeichen anbetrifft, so erlaube mir, Ihnen zu erwidern, daß eben durch solche Zeichen das müßige Publikum aufmerksam gemacht und herbeigelockt wird, und sich alsdann eben der Gefahr aussetzt, gegen welche es bei Ihnen Klage führt." Sein Schreiben an den Badener Stadtammann läßt keine Zweifel darüber aufkommen, wie wenig willkommen ihm die Zuschauer überhaupt waren, wenn er in seinem Brief betont, daß derjenige, der bei seiner Arbeit bleibe, ohnehin nicht bedroht werde. Wiederum andere fühlten sich durch die ständigen Sprengarbeiten in den Stollen in ihrer Nachtruhe gestört und wandten sich mit ihren Klagen an die Stadtbehörde. Tatsächlich fanden sie Gehör. Der Stadtrat versprach ihnen, gegen das Sprengen zur Nachtzeit ein Polizeiverbot zu erlassen. Freilich trat es nie in Kraft. Ingenieur Stadlins Standpunkt war auch diesmal wieder einfach und klar. In seiner Antwort legte er dar, daß er vertraglich verpflichtet sei, Tag und Nacht zu arbeiten, und sich deshalb auch gezwungen sehe, Tag und Nacht zu sprengen. Er wußte aber einen Ausweg. Er schlug nämlich dem Stadtrat[108] vor, das Polizeiverbot noch etwa 8 Tage zurückzuhalten. Es ging ihm darum, Zeit zu gewinnen. Seine Rechnung war einfach: Mit jedem Tag wurden die Stollen tiefer in den Schloßberg hineingetrieben, und mit jedem Tag wurden auch „die Schüsse dumpfer" und für die empfindlichen Ohren der Unzufriedenen weniger

[108] Stadtarchiv Baden, Missiven, 28. Oktober 1846.

gut hörbar. Seine Rechnung mußte sich offenbar bewährt haben: das polizeiliche Sprengverbot unterblieb.

Was die Bevölkerung beanstandet hatte, waren Kleinigkeiten, und die Gemüter beruhigten sich rasch; die Leute gewöhnten sich an den neuen Betrieb, den die Tunnelbaute mit sich brachte. Allerdings ein Ereignis — wir haben es bereits kurz erwähnt — beschäftige die Bürger noch lange Zeit. Bei einer Sprengung am 8. November wurden einige Arbeiter verletzt, und obschon den Verunfallten „alle erdenkliche ärztliche Hilfe geleistet wurde", starben zwei am 10. November und ein dritter, „an dessen Aufkommen man gezweifelt hatte", erlag seinen Verletzungen am 15. November. Unter „großer Anteilnahme der Bevölkerung" und unter dem Geleite der fast vollzähligen Belegschaft, wie eine Zeitung damals schrieb, wurden die Opfer bestattet. Sie waren nicht die einzigen, die ihr Leben beim Bahnbau verloren. Noch weitere sechs Arbeiter, wie aus den katholischen und protestantischen Totenregistern der Stadt Baden ersichtlich ist, fielen Krankheiten, namentlich dem Typhus zum Opfer. Es war nicht leicht, die Verunfallten und Kranken zur Pflege unterzubringen. Das damalige städtische Spital war ohnehin überfüllt und konnte sie nicht aufnehmen. Darum sprach die Bahndirektion den Wunsch aus, im Kapuzinerkloster ein Notspital einrichten zu dürfen. Der Stadtrat machte aber die Nordbahngesellschaft darauf aufmerksam, daß zurzeit allgemein Wohnungsnot herrsche, und daß ihr ja ein eigenes Haus am Cordulaplatz in Baden zur Verfügung stehe, das sie für diesen Zweck verwenden könne. Er wies das Gesuch ab, da er von einer solchen „Krankenanstalt Störung und Gefahr" für die Gemeindeschulklassen befürchtete, die im Kapuzinerkloster untergebracht waren. Er entschuldigte sich für seine ablehnende Antwort, indem er darauf hinwies, daß „das obere, einzig noch verfügbare Stockwerk" weder heizbare Zimmer, noch „Feuereinrichtungen besitze", die eine solche Verwendung der Räume als empfehlenswert erscheinen ließen. So mußte sich denn die Bahngesellschaft anderweitig nach Krankenzimmern umsehen. Das Kapuzinerkloster jener Jahre diente den verschiedensten Zwecken. In seinen Zellen wohnten arme Bürger, einzelne Räume dienten, wie gesagt, als Schulzimmer, im ehemaligen Bibliothekzimmer waren die Gewehre der Badener Kadetten aufbewahrt, und im Kreuzgang exerzierten sie bei schlechter Witterung. In einem der Klostergebäude hatte der Stadtgärtner Anton Dreyer sein Emd eingelagert, im Klosterhof zog

er seine Obstbäume und Rosensträucher, und hier hatte er die „15 Fuder seiner verschiedenen Erdsorten" gemischt. Und nun erhielt die Bahngesellschaft noch von der Stadt die Bewilligung, hier, im Kapuzinerkloster, für ihre Arbeiter eine Suppenanstalt einzurichten. Der strenge Winter und die lange Arbeitszeit hatten es wohl als ratsam geboten, doch mindestens einmal des Tages den sehr beanspruchten Männern „eine gesunde, nahrhafte, wärmende Speise zu verschaffen, um hierdurch bei der naßkalten Witterung den Gefahren typhöser Krankheiten, die sich geltend machen wollten, zu begegnen". Damit die Suppe gehaltvoll sei, hieß es im Gesuch, müsse sie 5 bis 6 Stunden kochen. Darum wäre es angebracht, wenn der Koch in der Nähe der Küche schlafen könne, am besten in einer der Zellen. Ob die Stadt dies wirklich bewilligte, wissen wir nicht. Hingegen wurde die Suppe — dies entnehmen wir dem Briefwechsel zwischen der Bahngesellschaft und der Stadt — in der ehemaligen Klosterküche zubereitet, und die Klosterkirche, das frühere Pulvermagazin Denzlers, diente vom Dezember 1846 bis zur Vollendung der Bahnbauten als Eßraum. An einer andern Stelle war der Bahngesellschaft ein Lagerraum für Holz und Lebensmittel zugewiesen worden. Wohl nicht ganz zu Unrecht klagte Stadtgärtner Dreyer über die Unordnung und Unruhe, die ein solcher Betrieb in die Klostermauern brachte[109].

Unter den Unzufriedenen des Jahres 1846 ist neben den eher Ängstlichen und Kleinlichen, die am Sprengen und an der Aufbewahrung des Pulvers Anstoß nahmen und über ihre gestörte Nachtruhe klagten, noch eine Gruppe von Badener Bürgern zu erwähnen, deren Klagen vielleicht von allen vorgebrachten die gewichtigsten waren. Diesmal richteten sie sich nicht gegen den Unternehmer der Tunnelbaute, sondern gegen die Stadtbehörde selbst. Das waren die Bürger aus dem

---

109 Dreyer gelangt in dem folgenden Schreiben vom 21. April 1847 an den Stadtrat: „Ich wünschte, Sie möchten nur einsehen, was mir bis dahin schon Schaden zugefügt ist worden, das Land samt den sich befindenden Gewächse wurde mir zum Teil vertreten und auch verkarrt beim Holzzuführen, frische Ansaaten sogar im Innern des Gartens ruiniert, nichts ist mehr gesichert, Leitern, Laden, Strohdecken und dergl., die ich bei meiner Gärtnerei gebrauche, alles was diesen Leuten der Eisenbahnküche teils zum Lager oder sonst zum Gebrauch anständig ist, wird nur genommen und verwendet, und man muß recht gefällig sein, wenn man nach langem Suchen wieder zu seinem Eigentum kommt. Von andern Unannehmlichkeiten, denen man wegen der Unreinigkeit ausgesetzt ist, will ich mit Stillschweigen übergehen, und ist gut, daß bis anhin noch kalt und frische Luft war, bei der Hitze würde die ganze Umgegend und die Luft verpestet."

Gstühlquartier. Durch umfangreiche Gebietsabtretungen, die von ihnen gefordert worden waren — zahlreiche Wohnhäuser, Ställe und Scheunen hatten an der Bruggerstraße der Bahn weichen müssen — fühlten sie sich hart betroffen. Diese Abtretungen waren auch, im Gegensatz zu den meisten Fällen[110], nicht freiwillig erfolgt. Mit allen Mitteln hatten sie sich für ihre Güter gegen die Ansprüche der Bahngesellschaft eingesetzt. Bis an die aargauische Regierung waren sie gelangt, doch mußten auch sie sich schließlich dem Entscheid der Schatzungskommission und des Schiedsgerichtes als letzter Instanz unterziehen. Bei diesen Leuten blieben nach allem, was sie durchgemacht hatten, Mißstimmung und Unzufriedenheit zurück. Dazu kam noch, daß sich das ganze Quartier von der Stadt abgeschnitten und im freien Verkehr durch die Bahnlinie behindert fühlte. Mußten doch die Gstühler auf ihrem Weg zur Stadt, oder die Badener Bürger von der Stadt zu ihren Bauerngütern im Gstühl, mehrmals des Tages vor der Bahnschranke warten, oft 10 Minuten und länger, wie es der Willkür Dritter gerade gefiel. Darum forderten die betroffenen Leute aus dem Gstühl und aus der Stadt selbst, ihrer einundzwanzig[111], „einen festen Fußsteig" über die Bahnlinie, ungefähr an der Stelle des heutigen Augartens. Dieser Fußsteg[112] sollte ihr Quartier mit der Stadt verbinden und ihnen den früheren, unbehinderten Verkehr wieder ermöglichen. Sie brachten ihr Anliegen vor die städtischen Behörden; diese sollten ihre Interessen für sie vor der Bahngesellschaft vertreten. Sie sahen sich aber vom Stadtrat in ihren Nöten nicht richtig verstanden und in ihren Bestrebungen nur ungenügend unterstützt. Überhaupt machte sich damals bei den Leuten aus dem Gstühl eine gewisse Erbitterung bemerkbar. Sie beklagten sich nicht nur über die schlechtere

---

110 „Hier gelangen", wie es im Schatzungsberichte heißt, „alle Häuserankäufe durch freigebige Angebote der Direktion, auch die meisten Grundstücke wurden so erworben."

111 Unter ihnen war auch Fürsprech Baldinger, der sich immer vor dem Großen Rat in Aarau für das Eisenbahnwesen eingesetzt hatte und der gewiß nicht als eisenbahnfeindlich galt. Auch er wandte sich in einem Schreiben an den Gemeinderat Baden und teilte ihm mit, wie sehr er es jetzt als eine Zumutung empfinde, auf dem Wege zu seinem Bauerngut durch eine Schranke aufgehalten zu werden.

112 In der Stadtbehörde war man der Meinung, der von der Bahngesellschaft neu geschaffene Übergang an der Bruggerstraße werde für Bauholzfuhren ungeeignet sein. Deshalb verlangte der Stadtrat von der Bahndirektion einen zweiten Übergang oder die Verlegung des städtischen Werkplatzes vom Gstühl in die Obere Vorstadt auf Kosten der Bahngesellschaft.

Verbindung mit der Stadt, sie fühlten sich allgemein benachteiligt. Es fehlte jede Straßenbeleuchtung, man vermißte „das Ausschellen von Publikationen, am meisten litt man aber unter dem Wassermangel". Das ganze Quartier hatte nicht einmal eine eigene Wasserversorgung. Umsonst verlangten die Gstühlleute von ihrer Behörde immer wieder einen Brunnen an der Bruggerstraße. Sie legten, schon zum zweitenmal, dem Stadtrat ihr dringendes Anliegen nach eigenem Wasser vor und machten ihn darauf aufmerksam, daß sich nun bei der Tieferlegung der Bruggerstraße auf eine Länge von 660 Fuß, die durch die Bahnlinie nötig geworden war, leicht gleichzeitig eine Wasserleitung anbringen lasse. Die Gstühler unterließen es auch nicht, mit ihrem Gesuch der Stadtbehörde zugleich die Verantwortung für einen möglichen Brand in ihrem Quartier zu überbinden, da ihnen zurzeit überhaupt die Mittel fehlen würden, ihn zu löschen. Was umso bedenklicher sei, fügten sie bei, weil eine Feuersbrunst gerade jetzt mehr denn je befürchtet werden müsse, da die Brandgefahr durch die vielen fremden Arbeiter, die sich in der Stadt aufhielten, bedeutend erhöht worden sei. Doch vorläufig blieben alle ihre Klagen vor der Stadtbehörde ohne Verständnis und Gehör. Da gingen die Gstühler Bürger in ihrer Verzweiflung so weit, daß sie dem Stadtrat mit einem Schulstreik drohten. Sie sahen ihre Kinder auf dem Weg zur Schule im Gewühl des stockenden Verkehrs vor der geschlossenen Bahnschranke, oder im hastigen Vorwärtsdrängen von Vieh und Wagen nach dem Öffnen der Schranken, kurzum in der allgemeinen Unordnung des ungeregelten Verkehres, in Lebensgefahr. In dem drohenden Schreiben der Einundzwanzig an den Stadtrat hieß es: „Der erste Unfall, wo im Gedränge von Wagen und Vieh ein Kind Schaden nimmt, wird gewiß Verweigerung des Schulbesuches aller zur Folge haben, bis Sie für eine gefahrlose, ungehinderte Verbindung mit der Stadt werden gesorgt haben." Der Verkehr scheint sich dann allerdings trotz der hemmenden Bahnschranke nicht so gefahrvoll gestaltet zu haben, wie es die Leute vom Gstühl vorauszusehen glaubten, sodaß mit dem angedrohten Schulstreik nie Ernst gemacht zu werden brauchte.

Übrigens waren die Gstühler nicht die einzigen der Gemeinde, die sich durch die Veränderungen hart betroffen fühlten und Opfer zu bringen hatten, die nicht mit Geld aufgewogen werden konnten. Die Bahnanlage brachte es mit sich, daß einzelne altgewohnte Verkehrswege nicht weiter bestehen blieben; so einer im Hasel, ein anderer im Länd-

li, der sogenannte Kapuzinerweg, und nicht ohne Kampf wurden beide von der Bevölkerung aufgegeben. Die Frage, wie der Bahnübergang beim Falken zu gestalten sei, beschäftigte während längerer Zeit die Behörden der Stadt und die Bahndirektion. Schon damals trafen beim Falken zwei Straßen zusammen, der Weg vom Schloßberg her durch die Reben und die Mellingerstraße, und beide wurden unmittelbar vor dem Falken durch die Bahnlinie geschnitten. Wenn es nach dem Wunsche der Badener gegangen wäre, hätten die Schranken beider Übergänge regelmäßig geöffnet und geschlossen werden müssen, wie es der Zugsverkehr verlangte. Die Bahndirektion hingegen war der Meinung, nur die Hauptstraße nach Mellingen sei dem Verkehr nach Möglichkeit offen zu halten, der Weg zur Burghalde hinauf gestatte es als Nebenstraße wohl, daß er „in der Regel durch eine Barriere geschlossen und nur zur Zeit der frequenten Benutzung geöffnet bleibe". Dabei war vorgesehen, daß die Fahrberechtigten jederzeit die Öffnung der Schranken vom Bahnwärter, der die Mellingerstraße zu bedienen hatte, verlangen konnten. Mit dieser Einschränkung wollten sich die Badener aber nicht abfinden. Die Bahndirektion gab jedoch nicht nach, abgesehen davon, daß die Einstellung eines zweiten Wärters „von bedeutenden Kosten begleitet wäre", legte sie dar, wie gefährlich es sei, wenn ein Mann gleichzeitig zwei Übergänge zu überwachen hätte. Gerade „bei dieser Nähe des Bahnhofes könnten leicht Unglücke herbeigeführt werden, wenn der Wärter verhindert würde, bei so komplizierten Weg- und Bahnabsperrungen, die Annäherung eines Zuges zu beobachten". Dies waren die beiden wichtigsten Gründe, mit denen Martin Escher-Heß den Standpunkt der Bahndirektion erklärte, und ihnen fügten sich schließlich die Badener. Sie vertrösteten sich damit, indem sie der Bahngesellschaft gegenüber den Standpunkt einnahmen, daß es sich bei dieser unbefriedigenden Lösung nur um ein „Provisorium" handeln dürfe.

Auch in diesem Jahre, 1846, als die Arbeiten schon im Gange waren, gab es der Kleine Rat in Aarau noch nicht auf, für eine Zusammenarbeit von Zürich und Basel sich einzusetzen. Noch immer konnte die Aargauer Regierung sich im Grunde genommen nicht damit abfinden, daß die Bahn nach Koblenz führen und dort das schweizerische Gebiet verlassen sollte. Gewiß hatte die Regierung in Aarau unter dem Druck der Verhältnisse die Zürcher Pläne unterstützt, aber eigentlich galten ihre Sympathien noch immer einer Bahnverbindung

mit Basel. So gelangte Ende März der Kleine Rat wieder an die Nordbahndirektion mit dem Anliegen[113], noch einmal zu prüfen, ob „nicht doch noch das linke Rheinufer im Interesse der schweizerischen Verkehrsverhältnisse und der aargauischen Bevölkerung für die Bahnlinie gewählt werden könne". Martin Escher-Heß schob in seiner Antwort vom 28. März die Entscheidung Basel selber zu, indem er der aargauischen Regierung schrieb, wenn der Kanton Baselland „in ähnlicher Weise wie der Aargau entgegenkomme und der dortige Landrat eine annehmbare Konzession erteile, würde die Bahngesellschaft selbstverständlich prüfen, ob es dem Unternehmen nicht vorteilhafter wäre, seinen Endpunkt auf dem linken Rheinufer zu suchen". So aber sehe sich durch die ablehnende Haltung der beiden Basel die Bahngesellschaft buchstäblich gezwungen, sich ans Ausland zu wenden, und dieses, nämlich die großherzogliche Regierung von Baden, habe ihr größtes Verständnis und Vertrauen entgegengebracht. Auf Grund dieser Antwort, die jedem weniger eifrigen Vermittler keine Hoffnung mehr gelassen hätte, wagte der Kleine Rat in Aarau noch einmal den Versuch, Basel zur Mitarbeit heranzuziehen. Nicht etwa, daß die kantonale Eisenbahnkommission in Aarau für die Haltung der Zürcher kein Verständnis gehabt hätte, nein, sie fand es begreiflich, daß Zürich nach so großer Gleichgültigkeit und so viel Widerstand der beiden Basel nichts mehr für eine Zusammenarbeit unternehmen wollte. Doch waren es Erwägungen militärischer Art, wie zum Beispiel, daß es im Kriegsfalle nicht möglich wäre, über eine rechtsrheinische Bahn Truppen zu Hilfe zu schicken, die sie, neben ihren ständigen Sympathien für eine Annäherung an Basel, veranlaßten, dem Kleinen Rat doch noch den Antrag zu stellen, die beiden Kantone nochmals aufzufordern, sich am Bahnunternehmen zu beteiligen, „wobei in Aussicht zu stellen wäre, daß bei Versagen des Entgegenkommens von ihrer Seite der Erteilung einer Konzession zum Durchzug der Zentralbahn (Hauensteinbahn) durch aargauisches Gebiet sich schwer zu übersteigende Hindernisse entgegenstellen dürften, eine Begründung", wie die Eisenbahnkommission meinte, „die sich indessen vorzüglich bei mündlichen Verhandlungen passend anbringen und ausführen ließe". Gemäß dem Vorschlag der Eisenbahnkommission entsandte der Kleine Rat die Regierungsräte Frey-Herosé und Siegfried zu Verhandlungen für den 10. und 11. April nach Basel und Liestal. Doch auch diesmal

[113] KAA Prot. des Kleinen Rates, 23. März 1846.

ließen sich die beiden Basel wieder nicht beeinflussen. Als aber anfangs Juli in den Zeitungen zu lesen war, daß das Großherzogtum Baden der Nordbahngesellschaft die Konzession für die rechtsrheinische Bahn erteilt habe, beschloß die aargauische Regierung am 2. Juli nochmals, zu Verhandlungen nach Liestal zu reisen. Diesmal war am 4. Juli der ganze Regierungsrat von Baselland dort versammelt und nahm das Anliegen der Aargauer, das Landesstatthalter Siegfried und Regierungsrat Lindemann vorbrachten, entgegen. Jetzt endlich erklärte sich die Landschäftler Regierung zu Besprechungen mit der Nordbahngesellschaft bereit, und die Aargauer Regierung unterrichtete, um die Wende zum Guten in Liestal nicht ungenützt zu lassen, unverzüglich die Nordbahndirektion. Doch von Frey-Herosé, der damals an der Tagsatzung in Zürich weilte, traf die Antwort ein, die Direktion erkläre sich „außer Stand, neue Verhandlungen anzuknüpfen, da sie gegenüber dem Großherzogtum Baden bereits gebunden sei". So kam das endliche Einlenken Basellands zu spät. Dies bedauerte der Kleine Rat in seiner Antwort[114] vom 16. Juli an die Landschäftler Regierung. Große Erbitterung und Enttäuschung sprechen aus diesem Schreiben, wenn wir hier lesen, „die ganze Bahnangelegenheit befände sich jetzt nicht auf dem Stande, wenn früher bei Baselland und Baselstadt für die Nordbahn größere Willfährigkeit vorhanden gewesen wäre und die Unterhandlungen vom 10. und 11. April nicht so fruchtlos verlaufen wären". Aber alle gut gemeinten Versuche zur Vermittlung hatten fehlgeschlagen, und durch die Gleichgültigkeit Basellands sei es nun dahin gekommen, daß „die Schweiz des ausschließlichen Besitzes der ersten, in ihrem Interesse und durch Bemühungen und Anstrengungen ihrer Bürger erbauten Eisenbahn verloren gehe".

Wenn auch zu Ende des Jahres 1846 der Bau des Trasses auf Aargauer Boden noch lange nicht beendet und der Durchstich durch den Schloßberg noch nicht gelungen war, so standen doch der Bahnhof und seine Nebengebäude vollendet da; am 26. Dezember konnte Ingenieur Bürkli die neuen Bahnhofgebäude[115] „in die Feuerassekuranz eintragen lassen". Für die Errichtung des Bahnhofes auf dem Hasel-

---

114 KAA Eisenbahnakten, 14. Juli 1846.

115 „Die Arbeiten im Bahnhofe zu Baden wurden großenteils aargauischen Unternehmern übertragen, obgleich", wie die Nordbahndirektion der aargauischen Regierung darlegte, „bewährte Werkmeister des Kantons Zürich niedrigere Forderungen gemacht hatten."

feld hatte die sogenannte Rentmatte, einen Platz von 7,5 Jucharten, an die Bahngesellschaft abgetreten werden müssen. Dieses Feld zu verlieren, war für die Stadt Baden keine Kleinigkeit, da es mancherlei Zwecken diente. Hier fanden regelmäßig die Musterungen und Inspektionen statt, hier hielten die Turner und Schützen ihre Übungen ab. Beide mußten sich nun nach einem neuen Platz umsehen. Schließlich wurden auf der Rentmatte noch die Badener Viehmärkte abgehalten. Da Bahningenieur Fehr nun schon im April 1847 denjenigen Teil der Rentmatte beanspruchen wollte, der die Einfahrt zum Bahnhof bilden sollte, kam der Gemeinderat in die größte Verlegenheit. Welchen Platz konnte er da von einem Tag zum andern für den Viehmarkt auftreiben, besonders da der Gstühlplatz, der noch in Frage gekommen wäre, über und über mit Holz beladen war und namentlich der Bahn zur Lagerung der Schwellen diente? So richtete er an die Bahndirektion „den dringenden Wunsch", der Stadt die Rentmatte noch bis zum Viehmarkt zu überlassen, oder denn aber als Ersatz den Gstühlplatz für diesen Zweck zu räumen.

Im Jahre 1846 war bei allen Verzögerungen durch die Expropriationen im Aargau — von Zürich bis Baden waren ihrer 1090 durchzuführen — und den Schwierigkeiten, die das Gelände unerwarteterweise geboten hatte, die Nordbahndirektion in der Verwirklichung ihres Werkes dem Ziele um einen bedeutenden Schritt näher gekommen. Gewiß waren auf Seite der Bahngesellschaft und der Bevölkerung Fragen zu lösen gewesen, die von den beiden Beteiligten Geschick und guten Willen verlangt hatten. Manches hatte dem Kampf gerufen, manches der Erbitterung über die notwendigen Opfer. Und hin und wieder waren die Nörgler zum Wort gekommen und hatten sich mit Kleinigkeiten abgemüht. Doch schließlich siegte über alle Widerstände jener gute Geist, der dem Werk in seinen Anfängen die Wege geebnet hatte und es auch noch bis zu seinem guten Ende unterstützen wollte, so wie es am 14. November dieses Jahres in der Dorfzeitung zu lesen war: „Setzen wir uns daher alle, die den Vorteil haben, das große Werk in der Nähe zu sehen und dessen Meisterarbeiten zu bewundern — setzen wir uns über die Kleinigkeits- und Waschweiberpolitik hinweg und lassen wir dem Unternehmen diejenige Anerkennung angedeihen, welche es verdient. So und nur so wird Baden, namentlich gegenüber den Erbauern, den Platz behaupten, auf dem es bei Beginn durch sein freundliches Entgegenkommen gestellt worden ist."